

GRANSKNINGSHANDLING

VÄG 260, GUDÖBROLEDEN

GC-VÄG & KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER, Etapp 1

Stockholms stad, Stockholms län

Uppdragsnummer: 759342

Gestaltningssprogram 2025-10-22



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram, Väg 260 Gudöbroleden, GC-väg & Kollektivtrafikåtgärder,
Stockholms stad, Stockholms län, Etapp 1

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2025-10-22

Ärendenummer: TÄHS-2025-000200

Version: 0.1

Kontaktperson: Henrik Blossfeldt, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: AFRY om inte annat anges

Omslagsbild: Vendelsöstråket

Innehållsförteckning

1 Inledning.....	4
1.1 Introduktion av gestaltningsprogram.....	4
1.2 Objektsbeskrivning.....	4
1.3 Projekt mål.....	7
2 Förutsättningar.....	8
2.1 Landskapsanalys.....	8
2.2 PM Gestaltningsavsikter.....	8
3 Övergripande gestaltning.....	10
3.1 Regionalt cykelstråk - Vendelsöstråket.....	10
3.2 Kollektivtrafikåtgärder.....	11
3.3 Belysning längs med sträckan.....	12
3.4 Bergskärningar.....	12
3.5 Slänter och vegetation.....	13
3.6 Sandslänter.....	13
3.7 Återställning.....	13
3.8 Dagvattenhantering.....	14
3.9 Passager.....	15
3.10 Räck och fallskydd.....	15
3.11 Stödmurar.....	16
4 Platsspecifk gestaltning.....	17
4.1 Skrubba Malmväg - Tyresö kommungräns.....	17-21
5 Fortsatt arbete.....	22
5.1 Bygghandlingsskede och byggskede.....	22
5.2 Drift och underhåll.....	23
6 Referenser.....	24

1 Inledning



Figur 1.1 Vendelsöstråket: Befintligt gång- och cykelstråk.

Detta gestaltningsprogram utgör del av vägplan för ett nytt planerat regionalt cykelstråk, Vendelsöstråket, och kollektivtrafikåtgärder längs väg 260, Gudöbroleden, inom Stockholms stad kommun. Vägplanen var tidigare en del av en längre vägplan som berörde tre kommuner - Stockholms stad, Haninge kommun och Tyresö kommun. Efter samrådshandling har vägplanen delats upp och denna vägplan avser enbart sträckan inom Stockholms stad. Projektets syfte är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för gång- och cykeltrafiken samt förbättra framkomlighet och restider för kollektivtrafiken.

1.1 Introduktion av gestaltningsprogram

Gestaltningssprogrammet sammanfattar det gestaltningsarbete som genomförts under planskedet. I programmet behandlas vilka gestaltningsfrågor och aspekter som är viktiga att arbeta vidare med i kommande skede samt vad som ska uppnås ur gestaltningssynpunkt. Gestaltningssprogrammet är en del av vägplanens samrådshandling och beskriver vägens föreslagna utformning och hur den anpassas till sin omgivning. Syftet med gestaltningssprogrammet är att skapa en gemensam bild av hur den färdiga anläggningen ska se ut.

Projektets övergripande mål samt tidigare framtaget underlag, så som Landskapsanalys och PM Gestaltningsavsikter, har utgjort utgångspunkt för detta gestaltningssprogram. I detta skede har konflikter mellan olika intressen och gestaltningsmål vägts samman och de övergripande gestaltningsfrågorna har vidareutvecklats och konkretiserats.

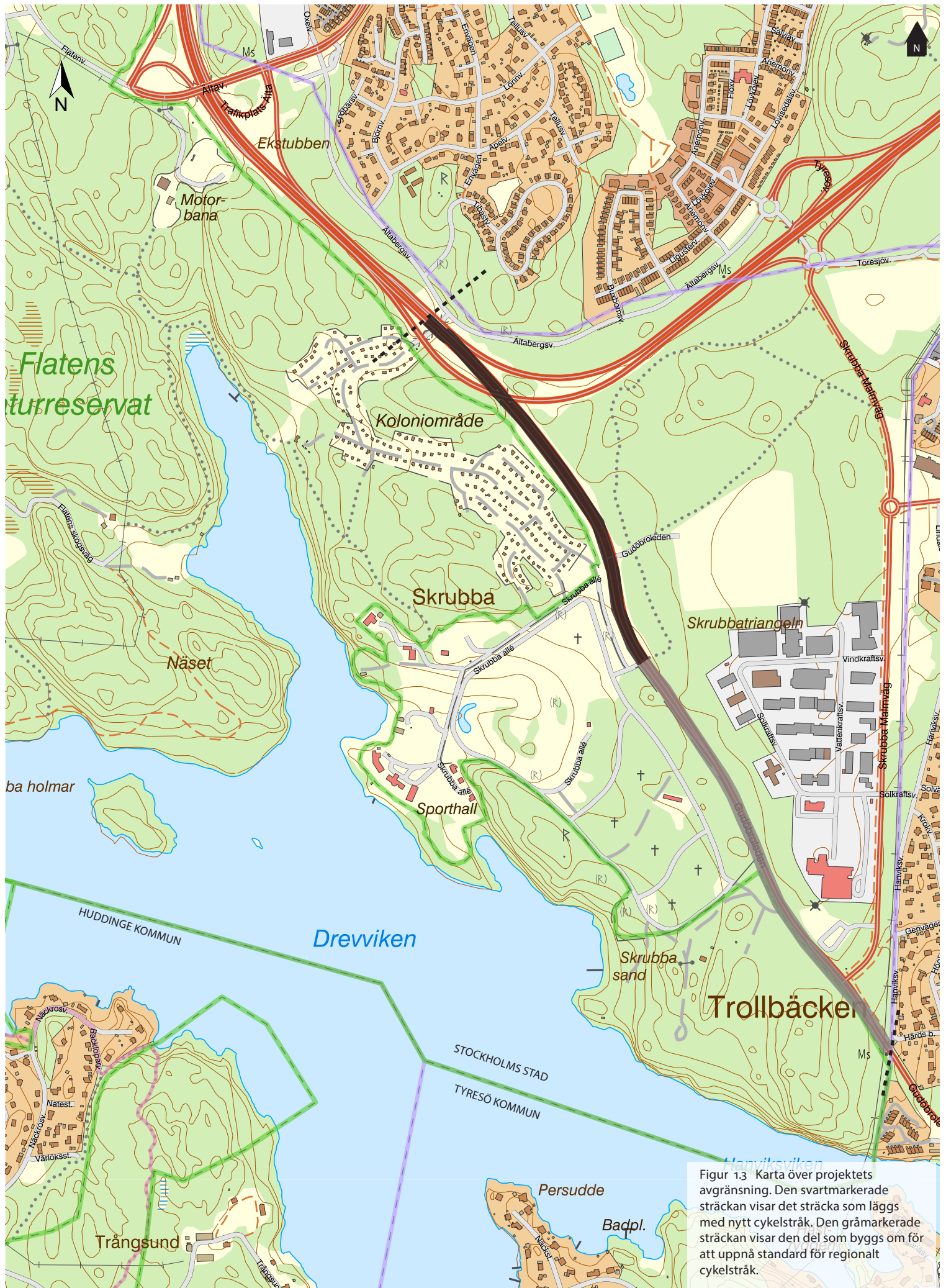
I gestaltningssprogrammet visas vägens föreslagna uppbyggnad och hur den kan anpassas för att skapa en estetiskt tilltalande anläggning – både för användaren (trafikanten) och betraktaren (den som upplever anläggningen på avstånd). Utformning av bland annat släntlutningar, vägutrustning, valda ytskikt och vegetation beskrivs i programmet.

1.2 Objektbeskrivning

Gestaltningen omfattar den del av väg 260, Gudöbroleden, som ligger inom Stockholms stad. Sträckan börjar norr om Skrubba trafikplats där den ansluter till Tyresö kommungräns, se Figur 1.3. Planområdet inkluderar ombyggnadsåtgärder för kollektivtrafiken samt ny- och ombyggnation av den regionala gång- och cykelvägen för Vendelsöstråket.



Figur 1.2 Översiktskarta: Sträckan är markerad med svart.



Figur 1.3 Karta över projektets avgränsning. Den svartmarkerade sträckan visar det sträcka som läggs med nytt cykelstråk. Den gråmarkerade sträckan visar den del som byggs om för att uppnå standard för regionalt cykelstråk.

1.2.1 Väg 260 Gudöbroleden

Väg 260, Gudöbroleden, är en dubbelfilig väg med varierande hastighet. Vägen trafikeras idag inte av någon stomlinje, men har betydande busstrafik. Enligt stornätsplanen ska stråket i framtiden trafikeras av stomlinje Tyresö-Täby. Ombyggnadsåtgärderna på Väg 260, Gudöbroleden, syftar till förbättrad framkomlighet och kapacitetsutrymme för kollektivtrafiken. Åtgärder så som nya kollektivtrafikkörfält, kollektivtrafikiprioriterande trafiksignaler och ombyggnad av korsningar föreslås.

1.2.2 Vendelsöstråket

Gång- och cykelstråket består generellt av en friliggande gång- och cykelväg som till stor del följer Gudöbroleden. Gång- och cykelstråket är ett utpekat regionalt cykelstråk i Stockholms län men uppfyller idag inte standarden för regionalt cykelstråk. Utbyggnaden av gång- och cykelvägen syftar till att anpassa stråket till standarden för regionala cykelstråk och förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt förkorta restiden för cyklister och gående. Åtgärder så som nybyggnad utmed sträckan Skrubba Malmväg-Skrubba trafikplats föreslås.



Figur 1.4 Cyklist på befintligt cykelstråk utmed Vendelsöstråket.

Projektets ändamål är att skapa bättre kapacitet och tillgänglighet för gående och cyklister, samt öka kapaciteten och förbättra framkomlighet för kollektivtrafiken.

1.3 Projektmål

- Framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter ska förbättras.
- Skapa en genare gång- och cykelväg (med regional cykelstråksstandard) längs med väg 260 på sträckan från väg 260/Skrubba Malmväg till Skrubba Koloniväg med sammankoppling till Tyresöstråket (Ältabergsvägen).
- Busstrafiken ska ges möjlighet att köra i kollektivtrafikkörfält.

Anläggningspecifika krav för landskapsarkitektur

Utformningen av gång och cykelvägen ska ta hänsyn till och vara väl anpassad till:

- Oskyddade trafikanter säkerhet, behov och upplevelse av vägmiljön.
- Omgivningen och dess olika värden med en utformning och material som står sig över tid.
- Barriäreffekter samt spridningskorridorer.
- Minimering av intrång på privat tomtmark.

Målet är att hitta helhetslösningar som ger både en funktionell och trafiksäker anläggning samtidigt som natur- och kulturmiljövärden värnas och intrånget i landskapet upplevs så litet som möjligt. Underhåll och skötselaspekter ska noga beaktas i utformningen för att anläggningen ska kunna förvaltas och bevaras över tid.

Ett helhetsgrepp ska tas på utformningen i projektets alla ingående delar under projekteringen. I projektet ska klimatsmarta val integreras med cykelbanans utformning för att skapa resiliens mot framtida klimatförändringar.

Vid breddning av broar på väg 260 ska gestaltning av gång- och cykelportar ses över med hänsyn till trygghet.



Figur 2.1 Delsträckan går längs ett naturområde. Här ligger idag en motorcrossbana parallellt med vägen.



Figur 2.2 Befintlig bergbeskränning längst med vägsträckan.



Figur 2.3 Längst med östra sidan om väg 260 finns blottande sandlänter intill tallskog.

2 Förutsättningar

Som en del av samrådsunderlaget (2020) togs en Inledande Landskapsanalys och ett PM Gestaltungsavsikter fram. Den kunskap som vunnits om landskapet under samrådshandlingsskedet har sammanfattats i en landskapsanalys. Dokumenten har legat till grund för det fortsatta gestaltungsarbetet. Nedan beskrivs dessa dokument kortfattat; för utförliga beskrivningar av landskapet och de framtagna gestaltungsavsikterna, se respektive dokument.

2.1 Landskapsanalys

Landskapet längs väg 260 präglas av det sprickdalslandskap som är utmärkande för Stockholmsregionen. Längs sträckan förekommer flera olika landskapstyper: öppet kulturlandskap, barrskogsmiljöer, närliggande sjöar och vattendrag samt industriområde och småhusbebyggelse (se figur 1.3).

Inom Stockholms kommun består de främsta naturområdena av Flatens naturreservat och Strandkyrkogården. Här finns också verksamhetsområdet Skrubbatriangeln med stor andel hårdgjord yta och ett ensidigt intryck.

Längs med sträckan finns ett flertal planskilda gång- och cykelpassager. Längst i norr finns en långsträckt befintlig bullerskyddsvall. Vegetationen kring vägrummet är till största delen uppvuxen och lummig, vilket bidrar till upplevelsen av ett grönt vägrum. Vegetationen består främst av sandmark med tallskog och hållmarkstallskog. Längs sträckan finns ett par mindre vägar som är placerade parallellt med väg 260, Gudöbroleden.

2.2 PM Gestaltungsavsikter

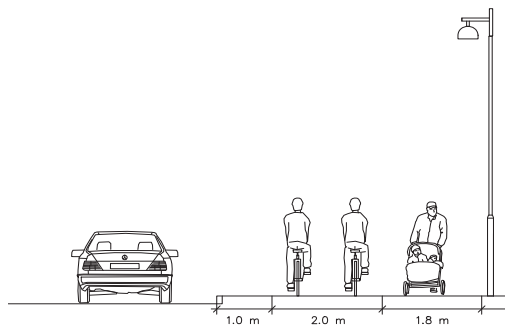
Utifrån den kunskap som erhållits om landskapet i den Inledande Landskapsanalysen framarbetades ett antal gestaltungsavsikter. Under projektets gång, när ytterligare kunskap vunnits om det aktuella området, har avsikterna reviderats, konkretiserats och omformulerats i detta gestaltungsprogram.



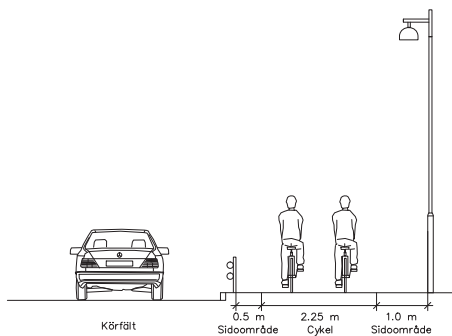
Figur 2.4 Översiktlig karta som visar delsträckan av väg 260 som tillhör Stockholms stad.

3 Övergripande gestaltning

Gestaltningförslaget har delats in i övergripande gestaltungsprinciper respektive platsspecifik gestaltning. Detta kapitel beskriver övergripande gestaltungsprinciper: principer som berör alla delar av projektet. De övergripande gestaltungsprinciperna syftar till att återkommande anläggningsdelar ska ges en enhetlig utformning längs med hela sträckan.



Figur 3.1 Separering med skiljeremsa enligt Stockholms regionala cykelplan (2014).



Figur 3.2 Separering med vägräcke enligt Stockholms regionala cykelplan (2014).

3.1 Regionalt cykelstråk - Vendelsöstråket

Gestaltningen av sträckan utgår från de karaktärsdrag som identifierades i landskapsanalysen (se sida. 8). Gång- och cykelbanan placeras inledningsvis på västra sidan av körbanan, mellan längdmeter 8/550 och 6/500. Vid övergångsstället efter Strandkyrkogårdens busshållplats planeras stråket korsa bilvägen och därefter löpa vidare på den östra sidan (se även Figur 4.1 Översigtskarta planområde Stockholms stad)

3.1.1 Utformningsprinciper för gång- och cykelbana

Planeringen av Vendelsöstråket har styrts av intentionerna i Regional cykelplan Stockholm. Som utgångspunkt har den normalsektion för dubbelriktad gång- och cykelbana som anges i den regionala cykelstråksplanen använts (se Figur 3.1).

- Den nya gång- och cykelbanan ges en total bredd på 4,3 meter, varav 1,8 meter avsätts för gångbanan och 2,5 meter för cykelbanan.
- I huvudsak följs de radier och sektioner som är vägledande för regionala cykelstråk.
- Mellan längdmeter 7/640 och 8/480 anläggs enbart en friliggande cykelbana med en bredd på 3,5 meter. Under Tyresövägen smalnar gång- och cykelbanan av till 2,5 meter.

För att skapa god orientering, ökad trygghet och minska risken för konflikter mellan olika trafikantgrupper separeras gång- och cykelytorna med målad linje längs hela sträckan. Gång- och cykelvägen utformas med utgångspunkt i följande principer:

- Friliggande cykelväg med stödmur och vägräcke mot körbana.
- Friliggande gång- och cykelväg med grönremsa eller sidoområde med vägräcke mot körbana.
- Gång- och cykelväg med skiljeremsa i kombination med kantstensförlagd gång- och cykelväg för övriga sträckor.

Vendelsöstråket och väg 260, Gudöbroleden, separeras med hjälp av ett upphöjt kantstöd, en större nivåskillnad eller en bred grönremsa, se Figur 3.1 och 3.2. Cyklistens vägbana är således i huvudsak placerat något högre än vägbanan eller med ett upplevelsemässigt tryggt avstånd från Väg 260, Gudöbroleden. På delsträckor med högre hastighet (60 km/h eller mer) har kantstödet längs Vendelsöstråket kompletterats med ett räcke för att ytterligare skydda och skapa trygga passager för gång- och cykeltrafikanterna.

Vid passagen under väg 229, Tyresövägen, har cykelbanan placerats med en större höjdskillnad för ytterligare öka tryggheten för cyklisterna och avståndet till biltrafiken, se kapitel 4 Platsspecifik gestaltning.

Framkomligheten tillgängliggörs genom anpassade lutningar, bredd och beläggning av cykelbanan.

3.1.2 Cykelställ

Vid Hanvikens busshållsplats ersätts befintliga cykelställ med nya. Föreslagen modell av cykelställ är "Delta" eller likvärdig. Där det finns utrymme utrustas cykelställena med skyddande tak. Föreslagen takmodell är Kappa eller likvärdig, se Figur 3.5. Sedumtak kan vara ett alternativ till genomsiktliga tak. För att stråket ska upplevas sammanhängande ska alla nya ställ och tak vara av samma modell. Samtliga platser får tak och ställ.

3.2 Kollektivtrafikåtgärder

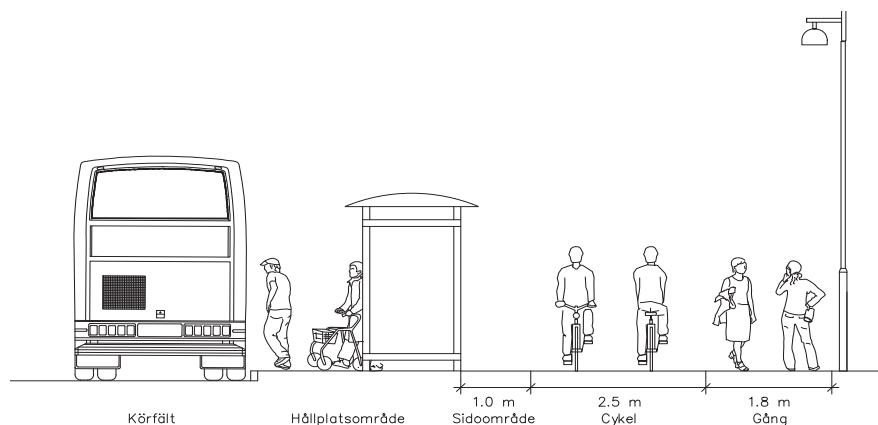
De kollektivtrafikåtgärder som föreslås längs med väg 260, Gudöbroleden, innebär i huvudsak tillägg av kollektivtrafikkörfält. Åtgärderna innebär att befintlig väg kommer breddas i utvalda sektioner längs vägen. För detaljer se kapitel 4 Platsspecifik gestaltning.

3.2.1 Ombyggda busshållplatser

Längst med sträckan ligger Hanvikens busshållplats och Strandkyrkogårdens busshållsplatser. Samtliga busshållplatser ligger kvar i ursprungligt läge även efter anläggningen av det regionala gång- och cykelstråket.

Dock nyttjas befintliga bussfickor vid hållplatserna för utbyggnaden av kollektivtrafikkörfält. För justeringar av individuella busshållplatser, se Kapitel 4 Platsspecifik gestaltning.

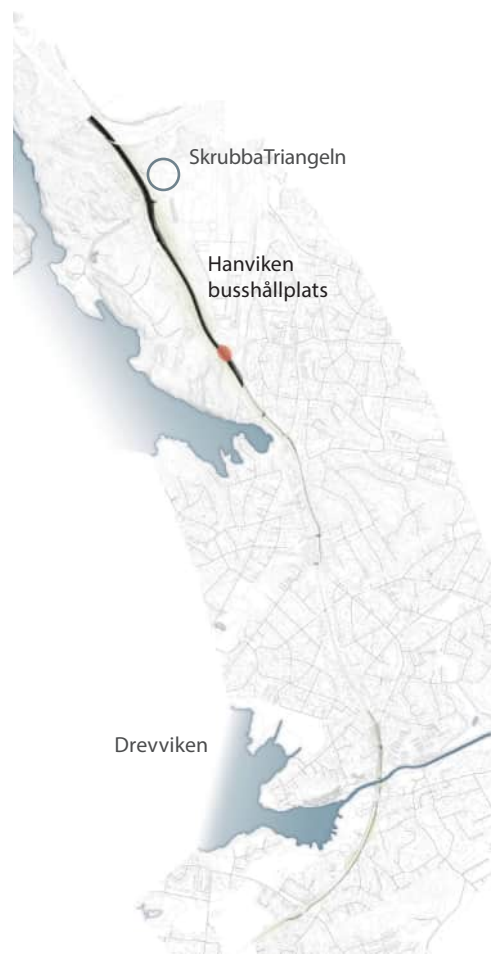
Generellt gäller för samtliga busshållplatser att risken för konflikter mellan av och påstigande bussresenärer och passerande fotgängare och cyklister ska reduceras genom att gång- och cykelvägen placeras bakom hållplatsernas väderskydd. Busshållplatsernas ytskikt ska utföras i ett material som tydligt avviker från den cykelbanans markmaterial. I hållplatsens bakkant placeras räcken som hindrar fotgängare från att stiga ut i cykelbanan. Befintliga skydd mot smitvägar ska behållas i befintligt läge.



Figur 3.5 Dubbelriktad gång- och cykelbana vid hållplatsområde enligt Stockholms regionala cykelplan.



Figur 3.3 Cykelparkering med tak, sort KAPPA eller likvärdig. Kan även förses med sedumtak. (Foto: Cyklos, Markus Marcetic)



Figur 3.4 Påverkade busshållplatser utmed sträckan.

3.3 Belysning längs med sträckan

Belysningen ska bidra till att vägrummet upplevs tryggt även under dygnets mörka timmar. Välplanerad belysning ökar orienterbarheten vilket i sin tur bidrar till både ökad trafiksäkerhet och ökad upplevelse av trygghet. Gång- och cykelvägen ska utrustas med kontinuerlig belysning längs hela sträckan. Eftersom vägen kommer att breddas hamnar befintlig belysning i konflikt med den nya vägutbredningen. För att säkerställa en god belysning som uppfyller krav enligt VGU måste därför befintlig belysning längs övervägande delen av sträckan bytas ut.

Belysningen kommer utgöras av belysningsstolpar om ca 10-12m med stolparmar om ca 2m. Stolparna ska utrustas med väl avbländade armaturer bestyckade med LED-ljuskälla. Belysningsstolpar ska placeras enkelsidigt utmed väg 260 Gudöbroleden och utformas så att både bilväg samt gång- och cykelväg förses med ljus. Så långt som möjligt ska belysningsstolpar placeras på vägens östra sida för att skapa en enhetlig förbindelse, som är lätt att orientera sig i. Vid stora korsningar, bussfickor samt av- och påfarter kommer dubbelsidigt montage krävas.

På de platser där gång- och cykelväg delar sig från bilvägen upprättas separat belysning på gång- och cykelvägens västra sida. Belysningsstolparna utformas med en lägre ljuspunkthöjd och bilvägen behåller befintlig belysning.

3.4 Bergskärningar

Bergets kvalitet och kravställning på omgivande markområden sätter förutsättningarna för hur bergskärningen kan utformas. På flera platser utmed väg 260, Gudöbroleden, förekommer idag dramatiska bergskärningar och berg i dagen. För att säkerställa ett fortsatt intressant vägrum ska såväl berg i dagen som skärningar längs Vendelsöstråket utformas för att efterlikna nuvarande skärningars naturliga utseende. Vid skärning ska bergets naturliga spricksystem nyttjas för att få ett naturligt bergutfall. För detta förespråkas metoden sprängning, med tätsöm c/c 30 cm. Lutningen på bergskärningen är inom intervallet 3:1 - 10:1. Längs sträckor med mycket begränsat utrymme i vägområdet och utmed sträckor där det finns vibrationskänslig bebyggelse eller utrustning i närheten kan metoden sågning vara aktuell i kombination med till exempel försiktig sprängning, darrning eller snigeldynamit. Sågade bergskärningar innebär att berget får en jämnare, nästan helt slät yta och används därför bara om det är nödvändigt inom projektet. Metoden sågning innebär även större tidsåtgång och högre kostnader än metoden sprängning och används därför bara om det är nödvändigt inom projektet.



Figur 3.6 Vagnära berg som påverkas av breddningen av gång- och cykelstråket.



Figur 3.7 Befintlig bergskärning utmed sträckan.

3.5 Slänter och vegetation

Nya slänter ska anläggas med maxlutning 1:3. Slänterna ska planteras med ängsvegetation. Vegetationen ska anpassas till befintliga markförhållanden och kommer därför att variera utmed sträckan. Låga perennplanteringar kan placeras intill gång- och cykelpassager för att ge dem ett mjukare och mer omhändertaget uttryck. Långa stödmurar föreslås delas in i mindre sektioner med hjälp av klätterväxter som planteras i partier längs med murarna. Alla vegetationsytor ska vara lättskötta.

3.6 Sandslänter

Den befintliga sandslänten på östra sidan, från Hanvikens busshållplats till korsningen Skrubba allé, påverkas av utbyggnaden av vägen (PM Bedömning av slänt, 2023). För att bevara dessa ekologiskt värdefulla miljöer för sandlevande insekter och pollenväxter föreslås att den nya slänten utformas med liknande karaktär.

En likvärdig livsmiljö kan skapas genom att flytta befintligt jord- och sandmaterial till den nya slänten samt plantera växter som erbjuder nektar- och pollenresurser. Befintliga tallar som eventuellt behöver avverkas föreslås återbrukas genom att placeras ut som död ved och faunadepåer.

3.7 Återställning

Ytor för tillfälligt nyttjande ska, efter avslutat arbete, återställas till ursprungligt skick.



Figur 3.8 Befintliga foton från sandslänt längst med sträckan. Källa: PM Bedömning av slänt, (2023)

3.8 Dagvattenhantering

I den inledande landskapsanalysen identifierades att recipienten Drevviken var hårt belastad. Utmed sträckan finns ett par platser där det är ont om utrymme mellan Drevviken och väg 260, Gudöbroleden, liksom mellan vägen och privat mark. Utrymmet för rening av dagvatten är därför kraftigt begränsat.

Dagvattnet från gång- och cykelbanan ska i första hand tas om hand genom öppna lösningar, exempelvis gräsklädda diken. Genom att integrera gröna dagvattenlösningar skapas en hållbar och klimatsmart hantering som både fördröjer och till viss del renar vattnet. Samtidigt bidrar diken till en grönare omgivning och skapar livsmiljöer för insekter och smådjur, vilket i sin tur stärker den biologiska mångfalden.

På enstaka platser där det förekommer utrymmesbrist, exempelvis intill bergskärningar, ska dagvattnet omhändertas i täckta diken. De täckta makadamdiken kan vid platser som endast hanterar dagvatten från gång- och cykelvägen täckas med vegetation och på så sätt smälta bättre in i omgivningen.

Dagvattnet från de utökade körfälten för kollektivtrafiken hanteras främst i det befintliga dagvattensystemet längs med väg 260, Gudöbroleden. Dessa består främst av brunnar intill kantstöd.



Figur 3.9 Ängsvegetation i slänt utmed cykelstråk. Ängens blommning bidrar med biologisk mångfald och livsmiljöer för insekter och mindre djur. (Bildkälla: Vegtech)

3.9 Passager

Under Tyresövägen finns en befintlig passage som i samband med projektet breddas för att rymma både ett nytt kollektivtrafikkörfält och ett upphöjt cykelfält. Vid utformningen eftersträvas att bevara passagens nuvarande karaktär och form. Materialval i de tillkommande delarna ska anpassas till den befintliga gestaltningen för att skapa en enhetlig helhet.

För att öka trygghet och orienterbarhet kan passager kompletteras med målning, motiv eller belysning. Enligt VGU samt Tyresö kommuns tekniska handbok ska belysning alltid säkerställas i dessa passager. I den breddade gång- och cykelpassagen ersätts den befintliga belysningen med en ny lösning som är anpassad till den ombyggda tunnelns utformning. För detaljerade krav hänvisas till PM Belysning.

3.10 Räcken och fallskydd

Tillkommande vägräcken ska väljas så att ett enhetligt vägrum och en enhetlig vägsträcka skapas. I vägsektionen där gång- och cykelbanan ligger dikt an körbanan ska ett rörprofilräcke placeras längs kantstenen för att ge gående och cyklister ökad trygghet. Sidoräcken kan komma att krävas i anslutning till branta slänter. Höga stödmurar förses med fallskydd/stängsel. För broräcken, se kapitel 4 Platsspecifik gestaltning.



Figur 3.10 En passage under Tyresövägen påverkas av vägbreddningen.



Figur 3.11 Ljusa färger och väggform som öppnar upp.



Figur 3.12 GC-port, Tynnered (Light Bureau)



Figur 3.13 Grafisk betong.

3.11 Stödmurar

För att minimera intrånget i omgivande markområden krävs på flera ställen stödmurar. Stödmurar inom Stockholms stads sträckning föreslås utföras som stenfyllda nätmurar samt stödmur i betong. Längs långa stenfyllda nätmurar föreslås klätterväxter för att få in grönska i och utanför vägrummet, samt för att visuellt dela upp murarna i mindre sektioner. I projektet förekommer högre stödmurar (ca 2.2 - 2.5 meter höga) mellan Trafiklederna 229, Tyresövägen och 260, Gudöbroleden. Dessa murar utförs lutande 1:5 för att tillskapa en öppnare och ljusare upplevelse för cyklisterna som färdas i utrymmet mellan och nedanför vägarna. För mer information om stödmurar, se kapitel 4 Platsspecifik gestaltning.



Figur 3.14 Referensbild: Gabionmur med klätterväxter.



Figur 3.16 Befintlig stödmur vid Jungfruvägen. L-stöd med reliefmönster och tydligt markerad överkant.



Figur 3.17 Referensbild: L-stöd med reliefmönster. (Bildkälla: Starka)

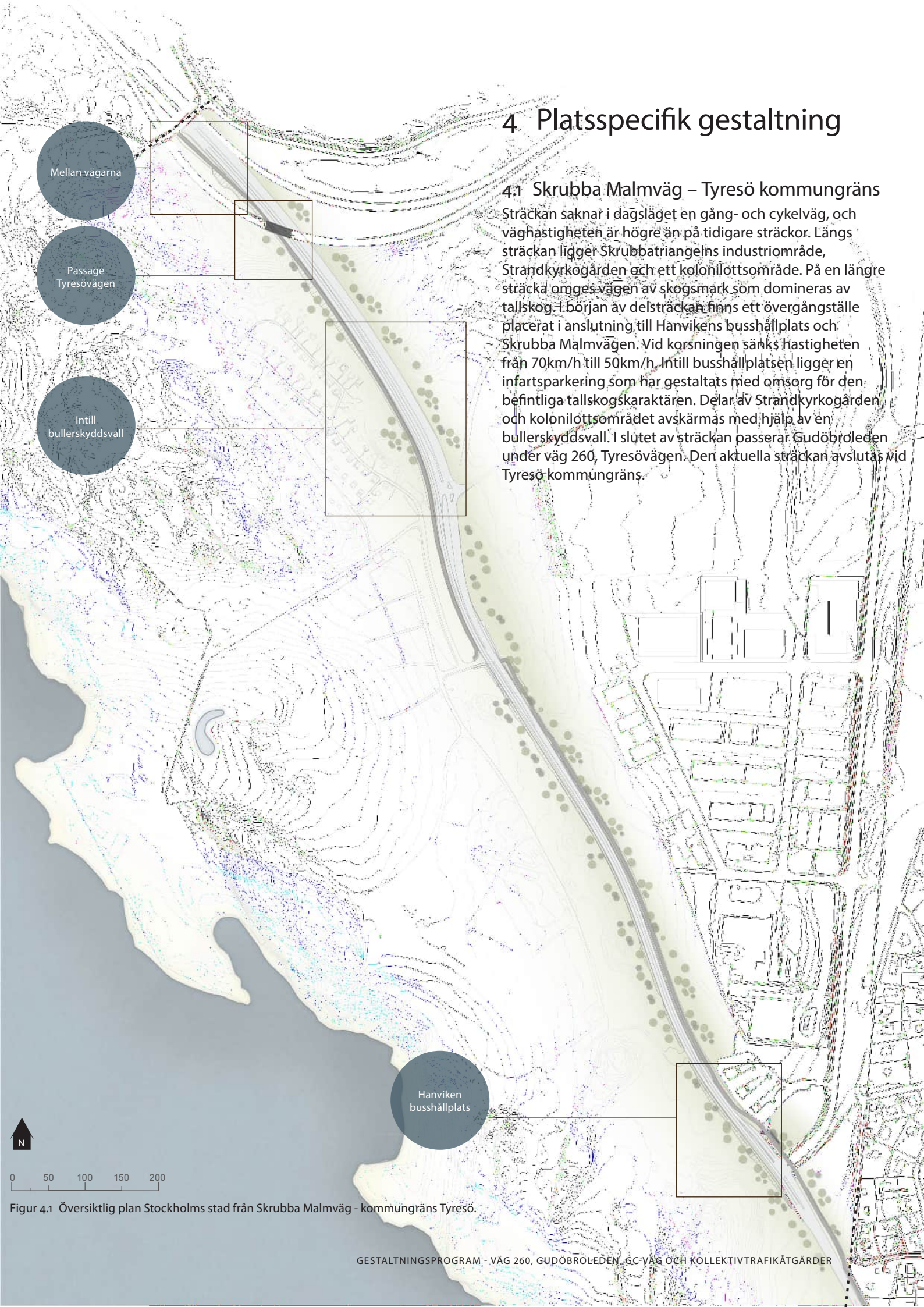


Figur 3.15 Tillkommande stödmurar längs sträckan.

4 Platsspecifik gestaltning

4.1 Skrubba Malmväg – Tyresö kommungräns

Sträckan saknar i dagsläget en gång- och cykelväg, och väghastigheten är högre än på tidigare sträckor. Längs sträckan ligger Skrubbatrangelns industriområde, Strändkyrkogården och ett kolonilottsområde. På en längre sträcka omges vägen av skogsmark som domineras av tallskog. I början av delsträckan finns ett övergångsställe placerat i anslutning till Hanvikens busshållplats och Skrubba Malmvägen. Vid korsningen sänks hastigheten från 70km/h till 50km/h. Intill busshållplatsen ligger en infartsparkering som har gestaltats med omsorg för den befintliga tallskogskaraktären. Delar av Strändkyrkogården och kolonilottsområdet avskärmas med hjälp av en bullerskyddsvall. I slutet av sträckan passerar Gudöbroleden under väg 260, Tyresövägen. Den aktuella sträckan avslutas vid Tyresö kommungräns.



Hanviken
busshållplats

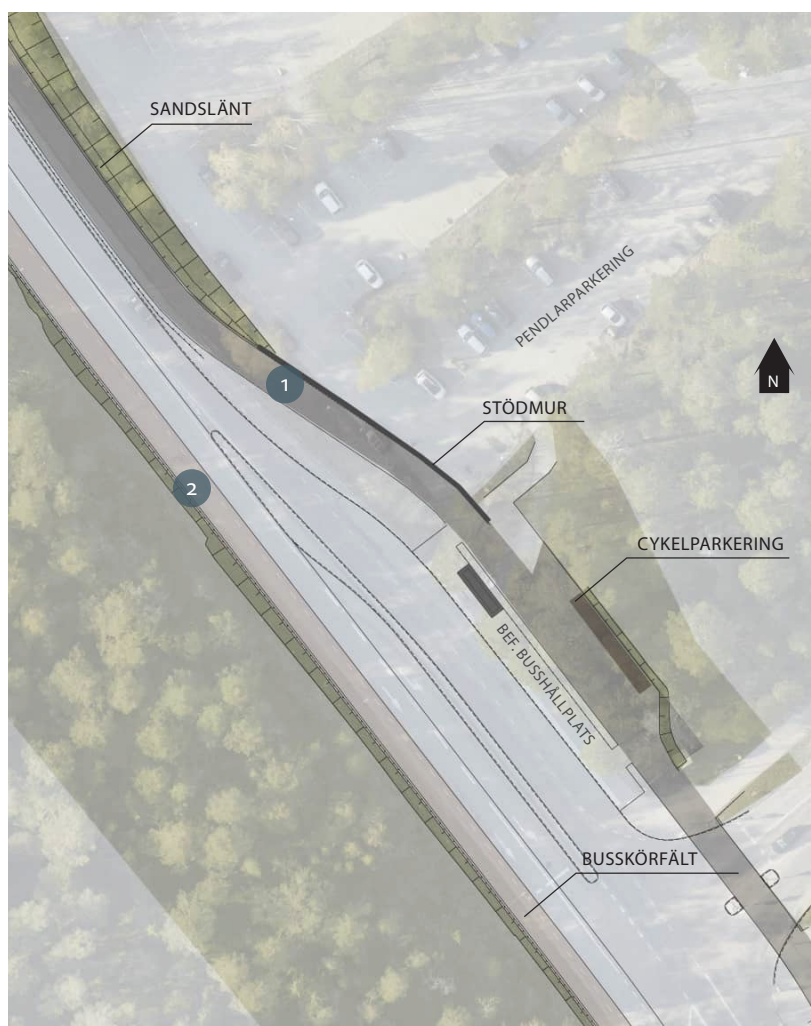


0 50 100 150 200

Figur 4.1 Översiktlig plan Stockholms stad från Skrubba Malmväg - kommungräns Tyresö.

Hanviken busshållplats

- 1 Det nya gång- och cykelstråket placeras utmed den befintliga pendelparkering som återfinns i Skrubbatrangelns södra ände. I anslutning till pendelparkeringen finns Hanvikens busshållplats. En kort stödmur med reliefmönster tar upp en del av höjdskillnaden men övergår snabbt i en slänt. Det finns risk för att vägrummet här kommer upplevas mer hårdgjort efter anläggandet av Vendelsöstråket än vad det gör idag, då en del träd kommer behöva avverkas. Befintliga cykelställ ersätts och flyttas ut i närbelägna grönyta vilket innebär ett mindre intrång i naturmark.
- 2 Kollektivtrafikåtgärderna längs delsträckan Trafikplats Skrubba till Skrubba Malmväg har begränsats till befintlig vägbana, med undantag för justeringar i korsningar och förstärkning av vägrenar vid breddning av vägens västra sida. Sträckan är cirka 1,3 kilometer. Förslaget är inte i konflikt med gång- och cykelplaner på sträckan.

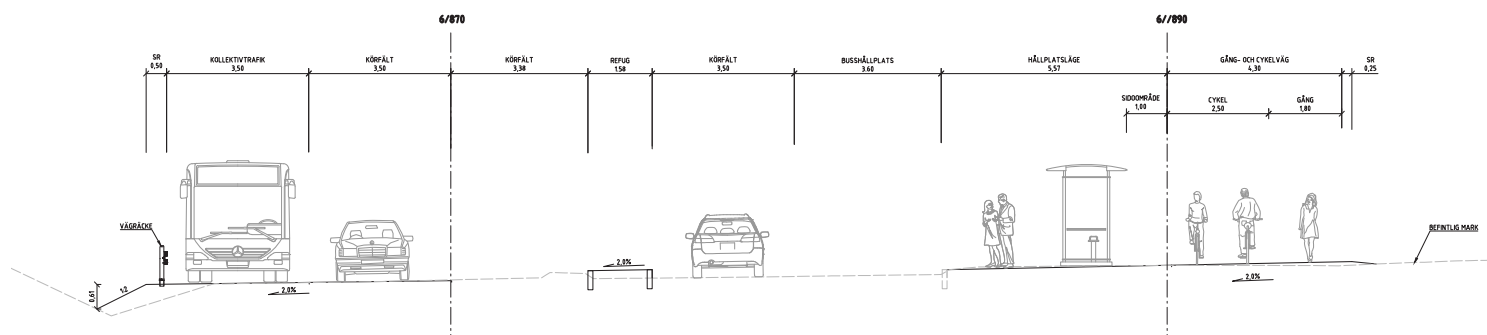


Figur 4.2 Plan: Hanviken busshållplats.

0 5 10 20 40
Skala 1:1000 (A4)



Figur 4.3 Platsfoto: Befintlig pendelparkeringen med sparade vegetationsytor.



Figur 4.4 Sektion: Befintlig busshållplats, Hanviken. Nytt kollektivkörfält södergående.

Intill befintlig bullerskyddsvall

- 1 Cykelstråket placeras en bit upp längs kanten av den befintliga bullerskyddsvallen, så att cykelvägen känns trygg trots den högre hastigheten, 90 km/h, på väg 260 Gudöbroleden. För att reducera intrånget i bullervallen tillkommer en långsträckt stödmur intill gång- och cykelvägen. Stödmuren utförs av nät som fästs i bullerskyddsvallen och sedan stenfylls. Natursten närmast nätet rekommenderas för mjukare uttryck. Olika klättrande växter planteras längs med stödmurens ovankant. Växtlighet i murens ovankant delar in muren i mindre sektioner och tillför grönska.

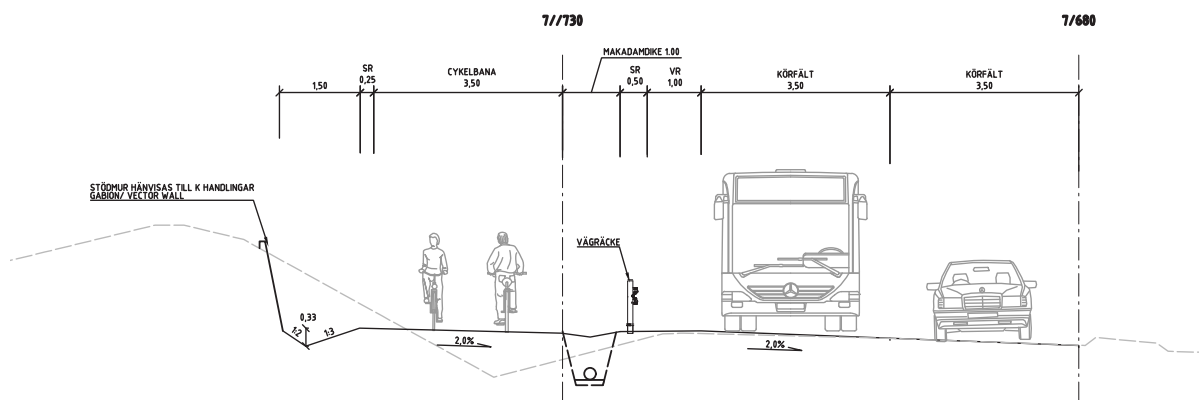


Figur 4.5 Plan: Gabionstödmur intill cykelbana, avgränsande vägräcke mot busskörfält.

0 5 10 20 40
Skala 1:1000 (A4)



Figur 4.6 Plan: I längdmetern 7/725 övergår slänt från cykelbana till murlösning.



Figur 4.7 Sektion: Ny cykelbana och nytt kollektivtrafikkörfält med vägräcke mellan. Körväg och cykelbana avvattnas mot dike. Gabionmur övergår längre norr ut till slänt.



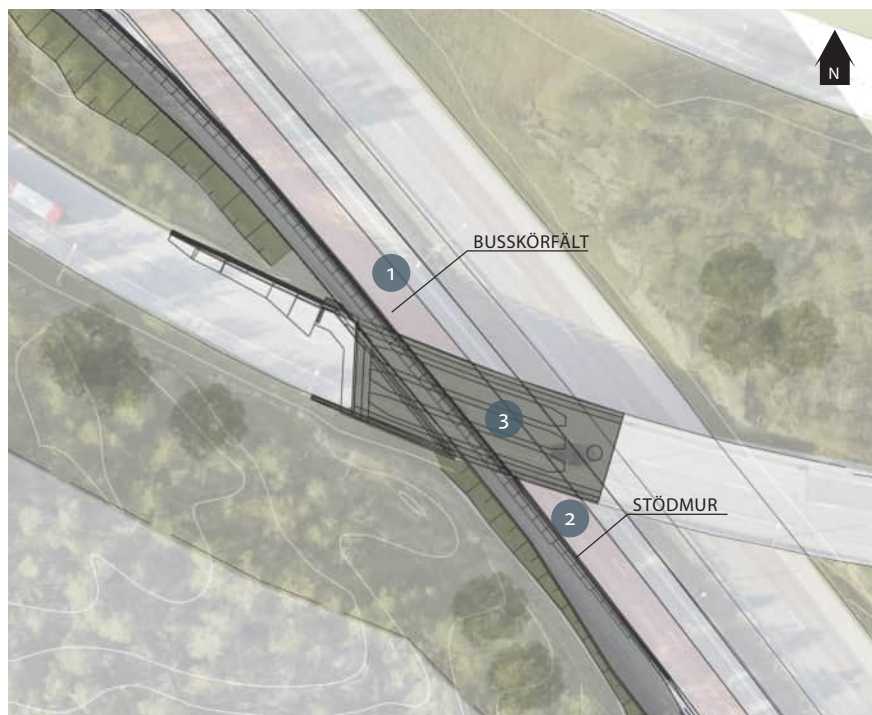
Figur 4.8 Referensbild: Trafikplats Roslags-Näsby, Täby

Under vägbro för Tyresövägen

- 1 Vid Skrubba trafikplats, i höjd med övergången från fler till ett körfält för södergående biltrafik, läggs ett kollektivtrafikkörfält till längs leden.
- 2 För ökad trafiksäkerhet föreslås att det nya cykelstråket placeras på en avsats som befinner sig på en högre nivå än bilvägen vid passagen under vägbro Tyresövägen. Avsatsen utrustas också med ett säkerhetsräcke ovan den stödmur som avgränsar avsatsen och cykelvägen från bilvägen.
- 3 Nischerna i vägbrons tak målas vita och utrustas med effektbelysning, i syfte att tillskapa en intressant miljö som upplevs omhändertagen. Detta ger ökad trygghet för cyklister som rör sig längs sträckan. Linjära väggmonterade armaturer placeras högt upp på brofästet och skapar en tydlig linje genom tunneln där variationer i vertikal- och horisontalled kan utläsas i god tid, utan att motverka genomsikten i passagen. Åtgärden signalerar även för bilister som kommer norrifrån att något händer längs infrastrukturleden som kräver ökad uppmärksamhet.

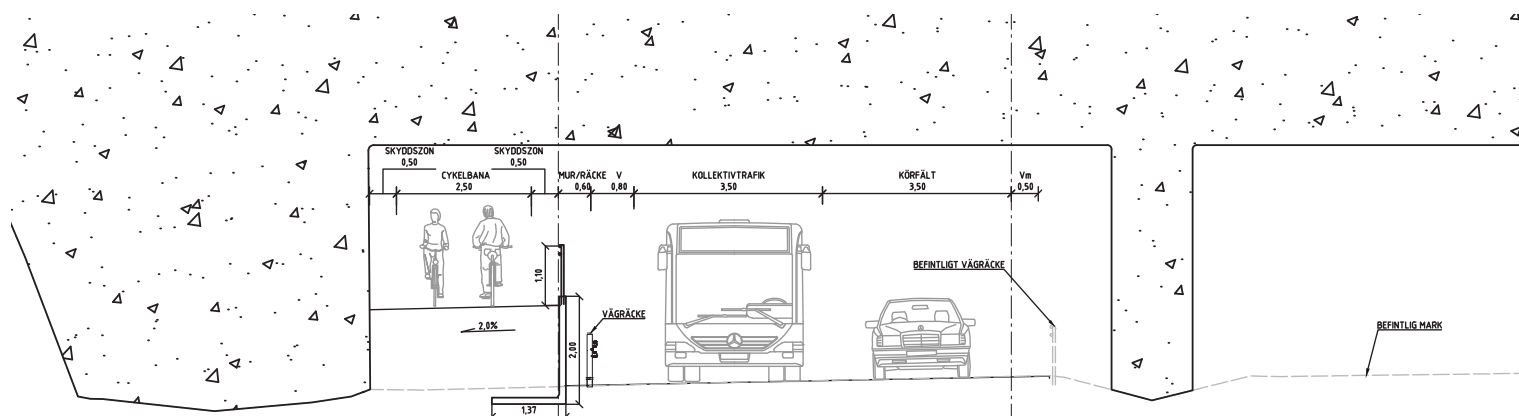


Figur 4.9 Referensbild: Under bro i Eskilstuna (Light Bureau).



Figur 4.10 Plan: Passage under Tyresövägen

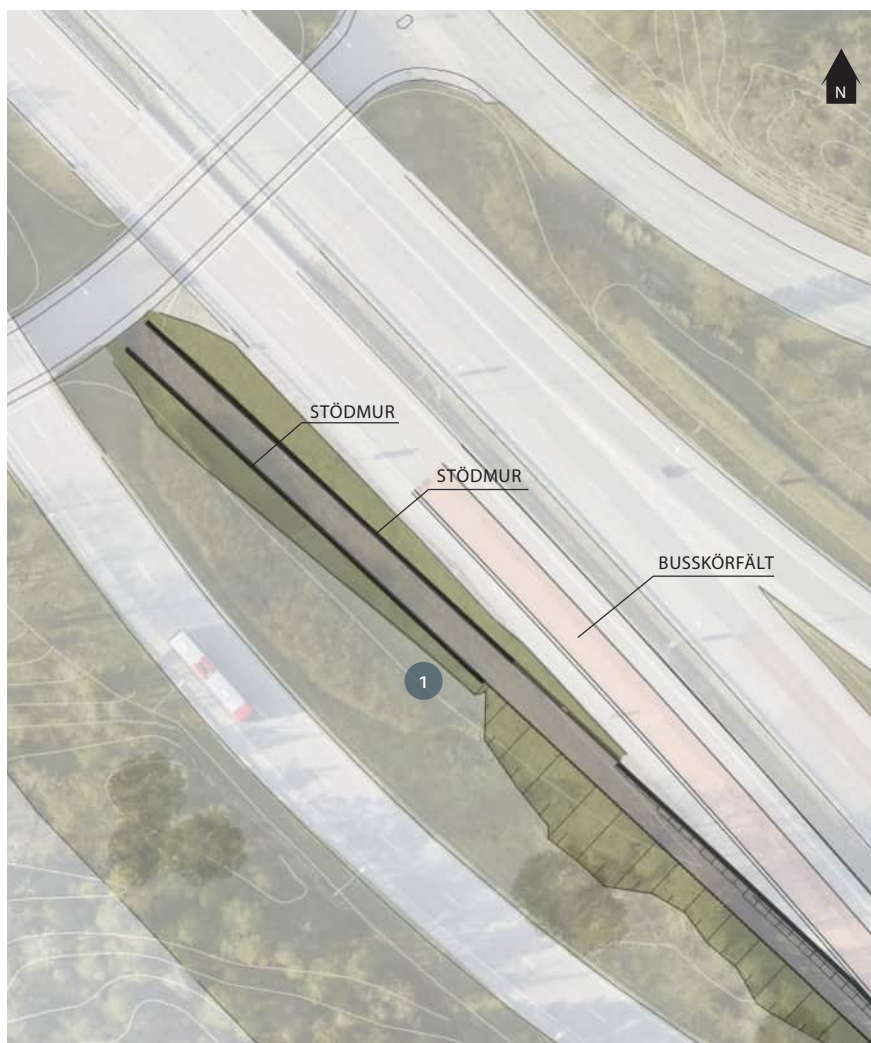
0 5 10 20 40
Skala 1:1000 (A4)



Figur 4.11 Sektion: Ny cykelbana upphöjd från bilväg under bro för väg 229/Tyresövägen.

Mellan väg 229 och Gudöbroleden

- 1 Mellan väg 229 och Gudöbroleden placeras cykelstråket i skärning innan det ansluter till befintlig gång- och cykelbana vid Ältabergsvägen. Murarna längs denna sträcka ska bestå av ett stenfyllt nät, likt muren längs den föregående bullerskyddsvallen tidigare beskriven. Dessa murar blir dock högre och utformas därför med en lutning från gång- och cykelvägen för att skapa känsla av ett mer öppet vägrum. Klätterväxter planteras i ovkant på murarna för att integrera murarna i omgivningen och tillföra grönska.

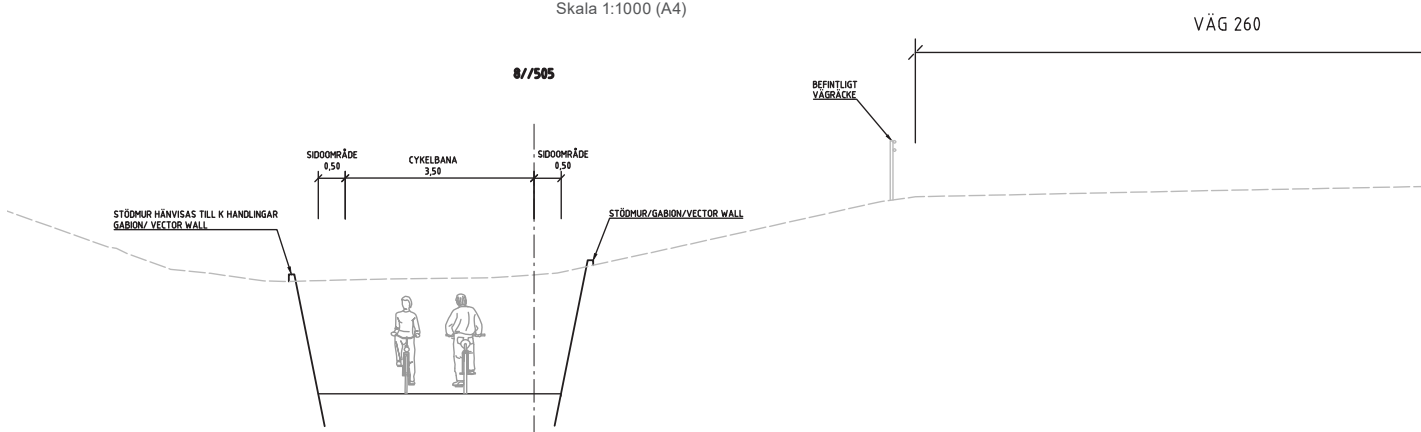


Figur 4.13 Plan: Placering mellan väg 229 och väg 260.

0 5 10 20 40
Skala 1:1000 (A4)



Figur 4.12 Referensbild: Gabionmur med klätterväxter.



Figur 4.14 Sektion: Ny nedsänkt cykelbana. Stödmurar av gabion på vadera sidor.

5 Fortsatt arbete

Vägplanen ska möjliggöra fastställelse av vägområdet. I kommande skede utförs detaljprojekteringen inför byggskedet. Projekteringsarbetet ska utgå från krav och principer i detta gestaltungsprogram.

För att de gestaltningsidéer och strategier som framarbetats under skedet samrådsunderlag och samrådshandling ska följa med in i byggskedet, är det viktigt att rekommendationerna i gestaltungsprogrammet följs så långt som möjligt. Dessa ska sedan preciseras i de tekniska ritningar och beskrivningar som upprättas under projekteringsskedet. Stor vikt ska läggas vid beskrivning av de estetiska och gröna värdena i syfte att göra dem tekniskt genomförbara samt kalkylerbara, så att de följer med hela vägen till byggskede.

5.1 Bygghandlingsskede och byggskede

Särskilt viktiga punkter att ta med och utreda vidare i nästa skede är:

Vägsektion

- Beskriv befintlig bergkvalité kopplat till uttagsmetoder. Beskriv också önskad karaktär på de nya bergskärningarna.
- Samråd med markägare för att hitta utformningslösningar vid intrång på privata fastigheter.

Broar samt gång- och cykelpassager

- Samråd med Stockholms stad för utformningsförslag av cykelpassage under Tyresövägen som påverkas av utbyggnaden av Vendelsöstråket. Studera utformningen av den planskilda cykelpassagen noga för att skapa en attraktiv och trygg cykelkoppling.

Vegetation

- Samordna ledningsprojektering med bevarandevärda träd.
- Trädskyddsområde för träd som ska bevaras tas fram genom bedömning utifrån stamdiameter enligt SLU:s rapport "Standard för skyddande av träd vid byggnation". Även träd belägna utanför arbetsområdet vars skyddsområde hamnar inom arbetsområdet ska markeras.
- Utforma eventuella planteringar och släntvegetation i samråd med driftansvarig på Trafikverket och kommun.
- Upprätta skötselanvisningar för planteringar och naturmark. Viktigt att hantering och skötsel av sandslänterna är inkluderad i skötselanvisningarna.
- Drift och underhåll av tillkommande slänter och vegetationsytor.

Masshantering och förstärkning

- Beskriv hur hantering av massor från bergschakt kan återanvändas för längre klimatpåverkan, som bergskärv i ytskikt och i gabionmurar.
- Föreslå och beskriv återställningsåtgärder för ytor som använts som tillfälliga vägar, mellanlagring eller uppställningsplatser.
- Hantering av träd och avbaningsmassor som ska återanvändas inom projektet.
- Hantering av massor vid återanvändning inom projektet, för att undvika spridning av invasiva arter.

Utrustning

- Räcket- och staketavslutningar samt övergångar mellan olika räkestyper ska beskrivas.

5.2 Drift och underhåll

Det är viktigt att i kommande skeden samråda med driftansvarig när detaljlösningar tas fram.

Snöröjning

Snö som röjs från nya breddade körbanor och ny gång- och cykelbana ska främst läggas upp i sektionernas sidoområden så som diken, slänter och vägren. Förutom att utrymme ska finnas är det även viktigt att anläggningar som murar och planteringar får en utformning så att de skyddas från påkörning.

Vegetation

De eventuella planteringar som anläggs ska ha en extensiv skötsel- och driftnivå. Både utformningen av växtbädden och växtvalet styr graden av skötsel. Invasiva arter ska bekämpas. Inom samma planteringsyta ska växterna ha likvärdiga behov av bevattning, gödsling och ogrärensning för att samordna antalet skötseltillfällen. Växtvalet ska vara robust så att det tål den naturliga ståndorten och etablerar sig snabbt. Efter garantitidens utgång är målsättningen att växterna ska ha etablerat sig och planteringsytorna slutit sig så skötseln kan begränsas.

Kompositionen ska vara tydlig så att den planterade vegetationen är lätt att identifiera för skötselpersonal. Träd och buskar som planteras ska vara enkla att urskilja för att inte skadas vid slätter. Nya planteringsytor med perenner intill befintliga gräsytor ska vara planerade så att gräsklippning runt dem blir enkel.

Utrustning och konstruktioner

Murarsom exponeras mot vägrummet, samt väggar i planskild cykelpassage kan vara särskilt utsatta för klotter. Material och ytbehandling som underlättar klottersanering ska väljas.

Räcken ska väljas som kräver minimalt eller inget underhåll.

6 Referenser

Trafikverket, (2021). PM Gestaltungsavsikter, Väg 260, Gudöbroleden, GC-Väg & kollektivtrafikåtgärder, Stockholm stad, Haninge kommun, Tyresö kommun, Stockholm län, samrådsunderlag 2020-07-03

Trafikverket, (2021). Landskapsanalys, Väg 260, Gudöbroleden, GC-Väg & kollektivtrafikåtgärder, Stockholm stad, Haninge kommun, Tyresö kommun, Stockholm län, samrådshandling 2021-06-17

Trafikverket (2022). Vägar och gators utformning (VGU)

Trafikverket (2024) Vägar och gators utformning (VGU)

SLU, Östberg, Johan and Stål, Örjan (2018). Standard för skyddande av träd vid byggnation 2.0.

Trafikverket (2023) PM Bedömning av slänt Väg 260, Gudöbroleden GC-väg & kollektivtrafikåtgärder

6.1 Figurförteckning

Framsida - Fotografi från platsen. Foto: AFRY

Figur 1.1 Platsfoto- Cyklist på befintligt cykelstråk utmed Vendelsöstråket.

Figur 1.2 Översiktskarta. Hämtad från Lantmäteriet. <https://www.lantmateriet.se/sv/Kartor-och-geografisk-information/Kartor/min-karta/>

Figur 1.3 Projektets avgränsning. Hämtad från Lantmäteriet <https://www.lantmateriet.se/sv/Kartor-och-geografisk-information/Kartor/min-karta/>

Figur 1.4 Platsfoto- Cyklist på befintligt cykelstråk utmed Vendelsöstråket. Skrubba Malmväg - Skrubba Koloniväg platsfoto

Figur 2.1 Platsfoto: Skrubba Malmväg - Skrubba Koloniväg. Delsträckan går längs ett naturområde. Här ligger idag en motorcrossbana parallellt med vägen.

Figur 2.2 Befintlig bergbeskrivning längst med vägsträckan. Källa Google maps.

Figur 2.3 Platsfoto blottande sandslänter intill tallskog. Källa: PM Bedömning av slänt (2025)

Figur 2.4 Översiktlig karta som visar delsträckan av väg 260 som tillhör Stockholms stad. Illustration: AFRY

Figur 3.1 Separering med skiljeremsa enligt Stockholms regionala cykelplan (2014).

Figur 3.2 Separering med vägräcke. Illustration hämtad från Stockholms regionala cykelplan (2014).

Figur 3.3 Cykelparkering med tak, sort KAPPA (Foto: Cyklos, Markus Marcetic)

Figur 3.4 Påverkade busshållplatser utmed sträckan. Illustration: AFRY

Figur 3.5 Dubbelriktad gång- och cykelbana vid hållplatsområde. Illustration hämtad från Stockholms regionala cykelplan (2014).

Figur 3.6 Vagnära berg som påverkas av breddning av gång- och cykelstråk. Illustration av AFRY.

Figur 3.7 Befintlig bergskärning utmed sträckan. Foto: AFRY

Figur 3.8 Foto befintlig sandslänt. Källa: PM Bedömning av slänt (2025)

Figur 3.9 Referensbild ängsvegetation i slänt utmed cykelstråk. Bildkälla: Vegtech

Figur 3.10 Översiktlig plan påverkade passager. Illustration: ARFY

Figur 3.11 Ljusa färger och väggform som öppnar upp. Foto: ARFY

Figur 3.12 GC-port, Tynnerd. Foto: Light Bureau

Figur 3.13 Grafisk betong. Foto: ARFY

Figur 3.14 Referensbild gabionmur med klätterväxter.

Figur 3.15 Tillkommande stödmurar längs sträckan. Illustration av ARFY

Figur 3.16 Befintliga stödmurar vid Jungfruvägen platsfoto. Källa: ARFY

Figur 3.17 Referensbild L-stöd med reliefmönster. Bildkälla: Starka

Figur 4.1 Översiktlig plan Stockholms stad från Skrubba Malmväg - kommungräns Tyresö. Illustration av ARFY.

Figur 4.2 Plan - Hanviken busshållplats. Illustration: ARFY.

Figur 4.3 Platsfoto - Befintlig pendlarparkeringen med sparade vegetationsytor. Foto: ARFY

Figur 4.4 Sektion - Befintlig busshållplats, Hanviken. Bild: ARFY

Figur 4.5 Plan - gabionmur intill cykelbana, avgränsande vägräcke mot busskörfält. Illustration: ARFY

Figur 4.6 I längdmeter 7/725 övergår slänt från cykelbana till murlösning. Illustration: ARFY

Figur 4.7 Sektion - Ny cykelbana och nytt kollektivtrafikfält med vägräcke mellan. Illustration: ARFY.

Figur 4.8 Referensbild - Trafikplats Roslags-Näsby, Täby. Foto: ARFY

Figur 4.9 Referensbild - Under bro i Eskilstuna (Light Bureau).

Figur 4.10 Plan - Passage under Tyresövägen. Illustration: ARFY.

Figur 4.11 Sektion: Ny cykelbana upphöjd från bilväg under bro för väg 229/ Tyresövägen. Bild: ARFY

Figur 4.12 Referensbild - Gabionmur med klätterväxter. Foto: ARFY

Figur 4.13 Plan - Placering mellan väg 229 och väg 260. Bild: ARFY.

Figur 4.14 Sektion - Ny nedsänkt cykelbana. Stödmurar av gabion på vadera sidor. Bild: ARFY.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98, Solna.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se